

**FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ**

**Katedra:** Tělesné výchovy  
**Studijní program:** Ekonomika a management  
**Studijní obor** Sportovní management  
**(kombinace):**

**CYKLOTURISTIKA** NA JESENICKU  
**CYCLING IN JESENÍK REGION**

**Bakalářská práce:** 09-FP-KTV-314

**Autor:**

Lenka Procházková

**Podpis:**

---

**Adresa:**

Josefa Hory 968/32  
79001 Jeseník

**Vedoucí práce:** Mgr. Radim Antoš

**Konzultant:**

**Počet**

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
57	3	11	7	21	5

V Liberci dne: 22.5.2009

## **PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI**

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb., o právu autorském, zejména §60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li k jejímu využití licenci, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL, v tomto případě má TUL právo ode mě požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do její skutečné výše.

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem napsala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím práce Radimem Antošem a s projektovým manažerem Jesenické rozvojové Marcelem Šošem.

## PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu práce Mgr. Radimu Antošovi za důležité rady a připomínky a za jeho čas, který mi věnoval při konzultacích.

Také bych chtěla poděkovat Marcelu Šosovi, z Jesenické rozvojové, občanské prospěšné společnosti. Poskytl mi mnoho materiálů a informací, důležitých pro praktickou část bakalářské práce.

Poslední díky patří Vítu Kurečkovi za pomoc při grafickém zpracování návrhu cyklotras.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce Cykloturistika na Jesenicku se zabývá návrhem na zlepšení cyklotras na Jesenicku. Návrh spočívá v rozšíření cyklotras za polské hranice, konkrétně ve vypracování tří nových cyklotras. Tyto trasy využívají nově otevřené hraniční přechody v rámci projektu Na stezkách bez hranic. Navržené trasy jsou okružové, jejich počáteční i konečný bod je shodný.

Cyklotrasy obsahují informace o délce a obtížnosti, výškovém profilu a zajímavých bodech trasy. K těmto trasám je zpracován návrh letáku pro snadnější orientaci.

## **ANNOTATION**

This bachelor thesis Cycling in Jeseník region deals with the suggestion how to improve cycling roads in Jeseník region. The suggestion rests on the enlargement of cycling roads over Polish border, especially on building three new cycling roads. These cycling roads use the new open border checkpoints within the project which is called „On the traces without limits“. The designed traces are circular which means that their beginning and final point are the same.

Cycling traces contain information about its length and difficulty. It does not miss either height points or the interesting places on the trace. Some small brochures of these traces are made and included for better orientation.

## **DIE ANNOTATION**

Die Bachelorarbeit „Radfahren in der Region von Jeseník“ betrifft einen Antrag für eine Verbesserung von Radwegen in der Region. Der Antrag beschäftigt sich mit einer Erweiterung der Radwege hinter die polnische Grenze, konkret in einer Verarbeitung von drei neuen Radwegen. Diese Radwege benutzen die neu geöffneten Grenzübergänge im Rahmen des Projekts „Auf den Wegen ohne Grenzen“. Die beantragten Radwege sind Kreiswege, das bedeutet, dass ihr Start und Ziel gemäß ist.

Die Radwege fassen auch Informationen über ihre Länge und ihre Aufwendigkeit. Es fehlt auch nicht ein Hochprofil und interessante Punkte auf dem Weg. Zu diesen Radwegen wurden noch kleine Broschüren für das einfachere Radfahren verarbeitet.

# OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>1 CÍLE PRÁCE.....</b>	<b>9</b>
<b>2 ZDRAVÍ PROSPĚŠNÉ CESTOVÁNÍ.....</b>	<b>10</b>
2.1 VZNIK JÍZDNÍHO KOLA.....	11
2.2 HISTORIE CYKLOTURISTIKY.....	12
2.2.1 Vývoj v České republice.....	13
2.2.2 Vývoj v Evropě.....	13
2.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	14
2.3.1 Základní termíny používané v cyklistické dopravě.....	15
2.3.2 Druhy cyklotras.....	16
<b>3 CYKLOTURISTIKA V ČESKÉ REPUBLICE.....</b>	<b>18</b>
3.1 SYSTÉM CYKLOTRAS V ČR.....	20
3.2 ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR.....	21
3.3 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY VEDOUcí PŘES ČESKOU REPUBLIKU.....	22
3.4 VELMI NAVŠTĚVOVANÝ CYKLISTICKÝ REGION ČESKÝ RÁJ.....	23
<b>4 CYKLOTRASY V RAKOUSKU.....</b>	<b>24</b>
4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE O ALPENTOUR.....	24
4.2 SCHÉMA ALPENTOUR.....	26
4.3 ZNAČENÍ ALPENTOUR.....	28
<b>5 CYKLOTURISTIKA NA JESENICKU.....</b>	<b>30</b>
5.1 JESENÍKY A CYKLOTURISTIKA.....	30
5.1.1 Historie cyklistiky.....	30
5.1.2 Vymezení oblasti.....	31
5.1.2.1 CHKO Jeseníky.....	33
5.1.3 Stávající cyklotrasy.....	34
5.2 SWOT ANALÝZA CYKLISTIKY NA JESENICKU .....	35
5.3 PROJEKT NA STEZKÁCH BEZ HRANIC.....	36
5.3.1 Partneři a financování projektu.....	36
5.3.2 Struktura projektu.....	37
<b>6 SROVNÁNÍ ALPENTOUR, ČESKÉHO RÁJE A JESENICKA .....</b>	<b>39</b>
<b>7 NÁVRH CYKLOTRAS V RÁMCI PROJEKTU NA STEZKÁCH BEZ HRANIC.....</b>	<b>42</b>
7.1 NA KOLE K POLSKÝM JEZERŮM.....	42
7.2 ZE ZÁMKU NA HRAD.....	43

7.3 ZLATOHOŘSKÁ OKRUHOVÁ.....	44
<b>8 ZÁVĚR.....</b>	<b>47</b>
<b>9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>49</b>
<b>10 SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>51</b>

# ÚVOD

Hlavním důvodem pro zvolení tématu Cykloturistika na Jesenicku bylo to, že cyklistika je mým oblíbeným sportem. Od malička trávím velký díl mého času na kole a spolu s rodinou putuji po výletech nejen v České republice. Toto téma jsem si ale nezvolila jen díky mému zájmu, ale i díky tomu, že cyklistika se v dnešní době velmi rozvíjí! Lidé si stále častěji vychutnávají dovolenou právě na kolech. Těžko říct, zda to dělají pro své zdraví, nebo proto, že je to moderní. Ale ať už to dělají pro cokoliv, je pravdou, že počet lidí jezdících na kole prudce stoupá. Proto se jednotlivé regiony snaží rozšiřovat cyklistickou dopravu.

Jako oblast mého zkoumání jsem si vybrala Jesenicko, jelikož odsud pocházím a tento kraj je mi hodně blízký. Narodila jsem se tady a žiji zde celý život, tudíž můj vztah k této oblasti je opravdu velký. Za tu dobu, co zde vyrůstám, se hodně věcí změnilo k lepšímu. Jesenicko je známé v republice hlavně kvůli lázeňství a zimním radovánkám. Chtělo by ho z mého pohledu proslavit i jako cyklistický region, jelikož cyklistika má zde velké možnosti!

Většinu cyklotras mám projetých, tudíž vím, v jakém jsou stavu a kde by bylo vhodné je rozšířit. Jesenicko je velmi bohaté na lesní cesty, což je obrovskou příležitostí na změnění těchto cest i na cyklotrasy!

Mojí velkou motivací je prozkoumat podrobněji cyklotrasy na Jesenicku a pokusit se navrhnout cyklotrasy nové, jelikož na mnohých místech tohoto regionu opravdu chybí. A jelikož v Jeseníkách jsou cyklotrasy s vyšším stupněm náročnosti, chtěla bych navrhnout spíše méně náročnější a kratší trasy, které by byly vhodné pro starší lidi, méně zdatné cyklisty a děti.



# 1 CÍLE PRÁCE

## Hlavní cíl

Provést návrh na zlepšení cykloturistiky na Jesenicku.

## Dílčí úkoly

1. Shrnout teoretické informace o cykloturistice.
2. Zhodnotit cykloturistiku v České republice.
3. Provést rozbor Alpentour v Rakousku.
4. Prozkoumat cykloturistiku v Jesenickém regionu.
5. Srovnat cykloturistiku v České republice (Českém ráji), v Rakousku (Alpentour) a na Jesenicku.

## 2 ZDRAVÍ PROSPĚŠNÉ CESTOVÁNÍ

Cyklistika není jenom sportovní činnost, nýbrž i způsob ekologické dopravy. Je mnoho lidí, kteří by nikdy nejeli na kole na výlet či dokonce dovolenou, ale na kolo nedají dopustit, protože jim slouží jako nepostradatelný dopravní prostředek.

### 2.1 Vznik jízdního kola

Již Sumerové v době asi 4500 př.n.l. vynalezli kolo jako takové. Používalo se na povozy tažené zvířecí nebo lidskou silou. První zmínka o stroji připomínající jízdní kolo je z doby okolo roku 1300 př.n.l. a nalézá se v hrobce egyptského vládce Tutanchamona. Nákresy v hrobce ukazují zařízení poháněné odražením nohou od země, což se podobá stroji Karla Draise, o kterém bude zmínka později. Malíř, ale taktéž vynálezce strojů pro pobavení lidí z vyšší společnosti, Leonardo da Vinci (1492), se zamýšlel nad možností, jak se vlastní silou přepravovat. Jeho náčrty kol se podobaly těm dnešním kolům. Měly rám s řídítky, dvě kola, sedlo a pedály pohánějící pomocí řetězu zadní kolo. První člověk, který v roce 1650 sestrojil vozidlo poháněné lidskou silou, byl hodinář Johan Hautzche. V roce 1791 sestrojil Francouz Mede de Sivrac dřevěný bicykl – celeriferu. [21]

Ale prakticky až rokem 1813 začal rozvoj moderní cyklistiky a dopravním prostředkem, který se podobal dnešnímu kola, se stala tzv. Draisina, počestněně drezína. Byla sestrojena Němcem Karlem Friedrichem Draisem, po kterém dostala i jméno. Drezína by se dala nazvat koloběžkou pro dospělé. Jezdec na ní seděl obkročmo a při jízdě se odrážel nohama od země, protože neměla žádné pedály, jen dřevěná kola, jednoduché sedlo a řídítka. Snahy tento vynález patentovat byly úspěšné až v roce 1818. K přesvědčení úředníků na patentovém úřadě bylo zapotřebí prokázat použití kola v běžném životě. A proto se Drais vydal v roce 1817 na cestu z Mannheimu až k francouzským hranicím trvající normálně 16 hodin. On ji však zvládl o čtvrtinu času rychleji! Dosáhl rychlosti 15 km/hod. Stroj byl díky své nepohodlnosti často přezdívaný kostitřas. Kromě toho, že se sedělo přímo na dřevěném rámu, brzdilo se patami.

Je samozřejmé, že v průběhu času se mechanici snažili drezínu vylepšit. Hlavně tak, aby se jezdec nemusel odrážet nohama. S řešením přišel Francouz Pierre Michaux v 60. letech 19. století. Na osu předního kola přidělal tzv. kliky, dnešní šlapky a „vélocipede“, jak svůj stroj nazval, byl na světě! Svou rychlostí snadno předjel drezínu, o čemž vypovídá jeho vítězství v památném závodu v Saint-Cloudu u Paříže v roce 1868. Michaux měl po tomto úspěchu mnoho zakázek nejen z Evropy, ale i z Ameriky!

Vznikla první továrna na jízdní kola na světě - Michaux & Lallement. Po té vznikaly i další. V Angii začali používat místo ocelových ráfků gumových obručí.

Zkušenost později ukázala, že čím je přední kolo větší, tím delší dráhu vykoná velocipéd na jedno šlápnutí. Postupně se tedy přední kolo zvětšovalo a naopak zadní zmenšovalo, až dostal velocipéd podle svého nového vzhledu i nový název, „vysoké kolo“. Nevýhodou bylo, že toto kolo bylo velmi vratké.

Na vysokém kole nemohl jezdit každý, ani ženy, děti, natož starší lidé. Proto byl vynalezen tricikl. Byla to tříkolka se dvěma koly vzadu a jedním malým vepředu, nebo měla dvě kola za sebou a třetí po straně jako u motocyklu se sajdkárou. Tato kola byla velmi oblíbená, hlavně pro svoji stabilitu a možnost jezdit ve dvou osobách.

Konstrukce, která směřovala k bicyklu se nazývala „kangaroo“ neboli klokan. Prodloužila ramena vidlic vysokého kola a umístila v nich dva řetězové převody. Tento typ kola byl označován jako „bezpečnostní bicykl“.

Roku 1885 se objevil tzv. „Rover Safety“ – první předchůdce skutečného nízkého kola. Byl vytvořený Williamem Suttonem a Johnem Starleyem. Úspěch roverů byl jednoznačný, hlavně díky použití pneumatik! Podobu dnešním pneumatikám dal v roce 1890 irský zvěrolékař John Dunlop. (Historická kola viz Příloha 1)

Na přelomu 19. a 20. století bylo technické uspořádání bicyklu podobné jako dnes až na jednu věc. Byly jí brzdy! Brdilo se tzv. kontrolováním, což bylo zadržování otáčení pedálů. Jezdec si tedy neodpočinul ani při jízdě z kopce. Tento problém vyřešil pan Bowden, který vynalezl axiální brzdy působící z obou stran na ráfek obou kol. Později se rozšířila tzv. brzda zpáteční, která brzdila pouhým zpětným sešlápnutím (dle výrobce zvaná „torpedo“).

Vypadalo to, že vývoj kol byl ukončen. Na přelomu 70. a 80. let 20. století se ale objevila další novinka, horská kola! [12]

V současné době udávají tempo a směr vývoje ve světě hlavně dvě firmy. První z nich je firma Campagnolo vyrábějící komponenty pro silniční cyklistiku, druhou je firma Shimano, která produkuje komponenty pro horská kola. [8]

## 2.2 Historie cykloturistiky

Historie cykloturistiky sahá až na počátek 19.století, kdy bylo vynalezeno jízdní kolo. Ale o cykloturistice jako takové můžeme začít mluvit až od poloviny 19.století, kdy jezdci na kolech uskutečňovali první výlety po okolí.

### 2.2.1 Vývoj v České republice

Historie cykloturistiky souvisí s vynálezem kola roku 1813. Z počátku bylo kolo určeno pro zábavu a radost. V polovině 19. století ale pominulo období módního trendu a došlo k selekci cykloturistů a jejich organizaci v klubech. Náplní klubů bylo rozšíření praktického využití kola a organizování různých výletů. Základy ke vzniku České ústřední jednoty velocipedistů sdružující čtyři kluby s téměř 150 členy byly položeny v listopadu roku 1883 v Praze – Smíchově. [12]

Český svaz cyklistiky je nejstarším sportovním svazem v České republice a řadí se mezi jeden z nejstarších svazů na světě.

Na tomto místě je třeba zmínit několik významných bodů v české historii cyklistiky. Prvním je rok 1900, kdy Česká ústřední jednota velocipedistů nebyla přijata v Paříži mezi zakládající členy mezinárodní cyklistické unie – Union Cycliste Internationale (dále jen UCI). Podle některých funkcionářů neměla nárok na samostatnost v systému Rakouska – Uherska. V roce 1901 jsme získali první medaili na MS v Berlíně, když Rudolf Vejtruba vybojoval stříbro. Členství v UCI se nám podařilo získat až v roce 1920 v Antverpách. Historicky první zlato na MS získala dvojice Sedláček – Daneš roku 1948. Toho samého roku vznikl závod míru, který posíl mezinárodní prestiž naší cyklistiky ve světě. Prvním vítězem tohoto závodu se stal Jan Veselý. Prvního úspěchu na olympijských hrách (OH) jsme dosáhli zásluhou Foučka a Machka a to v roce 1956 v Melbourne. Důležitými osobami v české cyklistice jsou bratři Pospíšilové a dvojice Vačkář – Vymazal. Rok 2003 byl výsledkově nejúspěšnějším rokem a čtyři cyklisté dosáhli prvního evropského i světového prvenství v české cyklistické historii v průběhu jednoho roku ve shodné disciplíně. Byl to Filip Ditzel, Michal Prokop, Jaroslav Kulhavý a Jana Horáková. [19]

Od roku 1875 se v Chebu vyráběla kola značky Premier. Brzy na to vznikla firma Eska a roce 1923 se začali vyrábět kola značky Tudor a Tripol v Rokycanech. V roce 1884 byl založen nejstarší sportovní časopis v Čechách, který se jmenoval Cyklista. [12]

### **2.2.2 Vývoj v Evropě**

Postupem času se kolo popularizovalo a zlevňovalo a jezdila na něm stále větší část populace. Lidé do práce, na výlety, začalo se i závodit – vznikla jak silniční, tak dráhová cyklistika.

První organizovaný závod na světě se konal 31.5.1868 v Paříži na okruhu v parku St.Cloud de z popudu Micheauxových – výrobců kol s použitím prvních brzd. Závod můžeme přiřadit k pradráhové cyklistice, byl dlouhý 1200 m.

O rok později se jel závod v Rakousku – Uhersku, v Brně – Lužánkách.

V květnu 1869 se uskutečnil meziměstský závod na trase Londýn – Bristol. Byl to závod hlavně propagačního charakteru, jelikož jím chtěli docílit toho, aby bylo kolo uznáno jako dopravní prostředek. Téhož roku v listopadu se konal první silniční závod mezi Paříží a Rouenem na 126 km, účastnilo se ho 198 závodníků.

Roku 1903 vypsali dva francouzští novináři etapový závod dlouhý 2400 km. Byl pojmenován Tour de France a jezdí se dodnes.

Rozvoj cykloturistiky byl v Evropě zbržděn politickoeconomickým vývojem a světovými válkami. Po válce se spíše rozvíjela motorová doprava, než-li cyklistická a kolo přestávalo býti dopravním prostředkem. Dochází ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku. [21]

## **2.3 Cyklistická doprava**

Cyklistická doprava je způsob dopravy s mnoha výhodami. Nespotřebovává žádná paliva, neznečišťuje životní prostředí, nezpůsobuje hluk a nezabírá tolik půdy jako motorová doprava. Má kladný vliv na zdraví, jelikož působí jako prevence proti nemocem způsobených

nedostatkem pohybu. Především jsou to kardiovaskulární onemocnění a nemoci pohybového a dýchacího ústrojí.

Pro podporu cyklistiky jako dopravního prostředku neexistuje žádný universální nástroj a je to z toho důvodu, že každé město má svoji strukturu, politiku, historii apod.

Nejrozšířenějším a nejefektivnějším ekonomickým nástrojem pro podporu cyklistiky jsou však dotace. Často jsou veřejné finanční příspěvky kombinovány se soukromými, hlavně se sponzoringem. Příkladem tohoto vztahu je bezplatné poskytování městských kol zájemcům o tyto služby. Město kola udržuje a výroba kol bývá zajištěna z finančních příspěvků firem. Tyto firmy si na oplátku na kola umístí svou reklamu.

V pozadí dotací však zůstávají příjmové nástroje, kterými jsou např. daně a poplatky. Jejich užití je pro podporu ekologických druhů dopravy stále oblíbenější. Tyto nástroje mohou fungovat tak, že se zpoplatní vjezd do centra města, či parkování a lidé, kteří budou dojíždět na kole do zaměstnání, budou mít daňové úlevy. V České republice se této strategii zatím moc nedaří, ale typickým příkladem země, která využívá těchto nástrojů, je Nizozemí. Zde může zaměstnavatel finančně podpořit zaměstnance při koupi kola, poskytne mu kompenzaci za pravidelné dojíždění na kole do práce a zajistí mu bezplatné zázemí pro údržbu či „ustájení“ kola. [2]

### **2.3.1 Základní termíny používané v cyklistické dopravě**

#### **Cyklotrasa**

Vede po místních a účelových silnicích, jejich značení je podobné jako značení pro motorová vozidla. Na cykloznačkách najdeme obrázek kola, číslo trasy a na směrových tabulích vzdálenosti v kilometrech k dalším cílům. Existují tři základní cykloznačky: návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. Jejich umístění je stejné jako u dopravních značek. Cyklista při jízdě na cyklotrase musí dodržovat veškerá ustanovení, nemá žádné výhody. Značky tohoto druhu mají pouze orientační a informační charakter.

#### **Cyklotezka**

Na cyklotezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu. To znamená, že pravidla na speciálně umístěných značkách jsou cyklisti povinni dodržovat. Cyklotezka je ohraničena jak na začátku, tak i na konci a je určena hlavně pro cyklistikou dopravu. Jestliže je vedena souběžně se silnicí, musí cyklista tuto stezku využívat. Povrch je většinou zpevněný

(asfalt) a má minimální šířku dva metry. Tuto stezku mohou využívat kromě bruslařů na kolečkových bruslích a lyžařů i chodci.

### **Cykloturistická trasa**

Nevede už po silnicích a kolem silnic, ale terénem a přírodou. Cesty jsou horší kvality – polní či lesní a jsou určeny hlavně pro horské cyklisty. Značení je odlišné - pásové, podobá se trasám pěším. Krajní pásy jsou žluté a prostředek je modrý, červený, zelený nebo bílý. Toto značení je doplněno směrovkami, které mají také žlutý podklad, dva řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“

### **Singltrekk**

Singltrekk je cesta s přírodním povrchem o šířce do 1,8 m. Úsek trasy by neměl nikdy překročit celkový sklon 15%. Stezka je „zařízlá“ do svahu a v příčném směru se mírně sklání, aby odváděla vodu. I ve směru jízdy stezka často mění směr a sklon, aby voda stékající po jejím povrchu nenabírala rychlost a nevytvářela erozi.

Srovnáme – li asfaltovou cyklostezku a singltrekk, zjistíme, že singltrekk je opravdu levný a vyžaduje minimální údržbu. Na singltreku neplatí žádné zákazy a příkazy, cyklista může jet takovou rychlostí, která neohrožuje ostatní. Tato cesta představuje menší zásah do přírody. [3]

### **Nedělená stezka pro chodce a cyklisty**

Stezka je společná pro chodce a cyklisty, není dělená a je vedena v obou směrech. Doporučená šířka by měla být minimálně 300 cm.

### **Dělená stezky pro chodce a cyklisty**

Stezka je společná pro chodce i pro cyklisty, je obousměrná, ale je rozdělena na dva pruhy, každý by měl být široký 200 cm.

### **Cyklistické pruhy na vozovce**

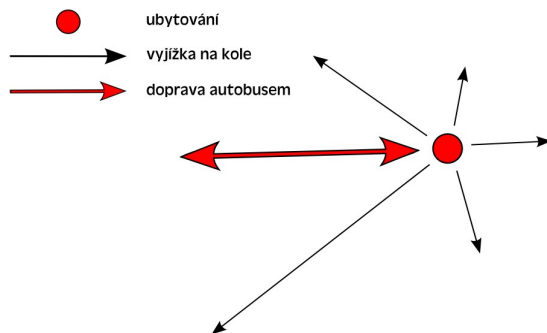
Pruhy jsou jednosměrné, vedou na vozovce, či podél ní. Doporučená šířka cyklistického pruhu je 150 cm.

### 2.3.2 Druhy cyklotras

Dělení podle přesunu a polohy výjezdního místa:

#### Hvězdicovité cyklotrasy

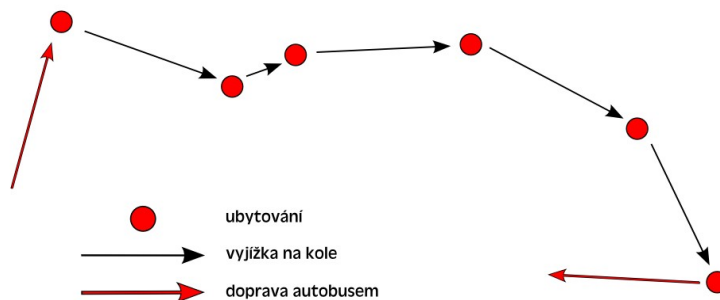
Cyklisté přijedou do jednoho místa, kde se ubytují a odtud vyjíždí do okolí. (Viz Obr. 1)



Obr. 1.: Hvězdicovité trasy

#### Dálkové cyklotrasy

Cyklisté přijedou jiným dopravním prostředkem (než jízdní kolo) do místa, odkud vyjíždí na kole. (Viz Obr. 2)

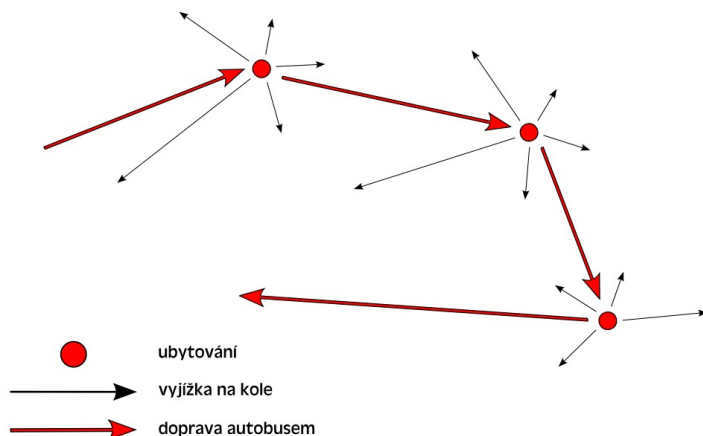


Obr. 2: Dálkové trasy

#### Kombinované cyklotrasy

Cyklisté se přesouvají jak dopravním prostředkem (dálkové trasy), tak využívají místa se zázemím, odkud vyjíždí (hvězdicové trasy). (Viz Obr. 3)





Obr. 3: Kombinovaná cykloturistická akce

Zdroj Obr.1-3: Vlastní zpracování

Dělení podle výběru a tvorby tras:

### **Okruhové trasy**

V případě změny počasí či zranění se cyklisté mohou vrátit zpět, do výchozího místa, které je v nejlepším případě uprostřed, jedná se o bezpečnou formu cykloturistiky.

### **Trasy s křížením**

Obměna okruhové trasy, díky tomu, že v průběhu trasy se cesta kříží, můžeme v případě potřeby (kvůli nepřízní počasí, únavě, apod.) cestu zkrátit a vrátit se do výchozího místa již dříve.

### **Trasy s dojezdem zpět**

Při dlouhých trasách cyklisté využijí při cestě zpět nějakého jiného dopravního prostředku.

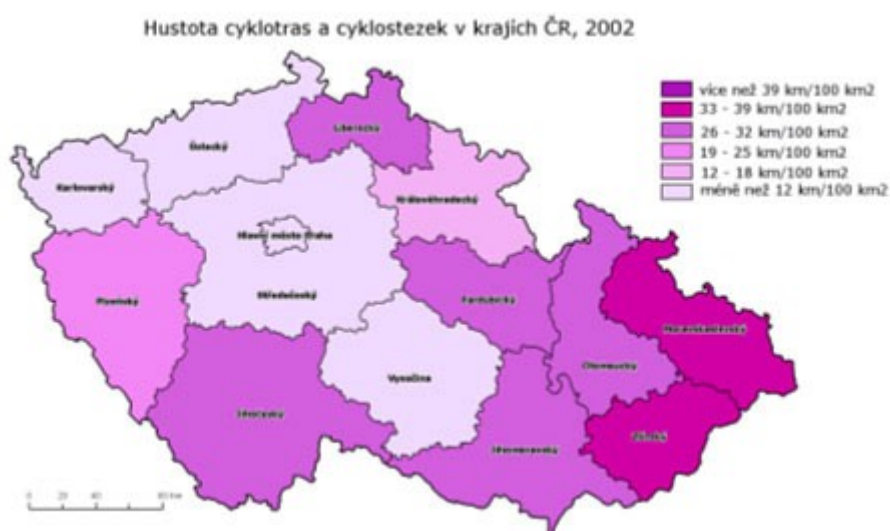
[12]

### 3 CYKLOTURISTIKA V ČESKÉ REPUBLICE

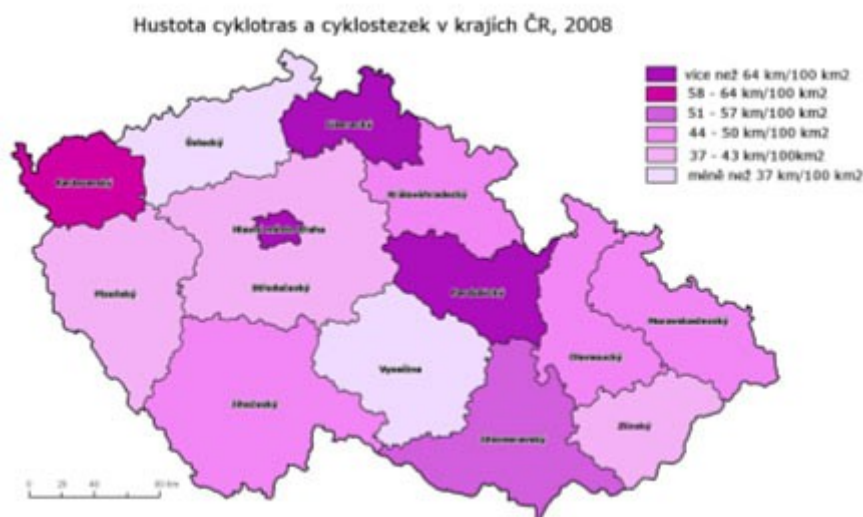
Cykloturistů v České republice přibývá jako po dešti. A čím je to způsobeno? Začali si lidé konečně uvědomovat, že by měli dělat i něco pro své tělo, pro své zdraví? Nebo je to způsobeno jen tím trendem, že je „moderní“ vyjet si někam na kolo? Těžko říct, které stanovisko zastává více lidí, ale je fakt, že cyklistika je v této době hodně oblíbená.

Nejenom že přibývají cyklotrasy v horách, v rekreačních střediscích, ale i v městech. Je běžné, že v městech je chodník rozdělen na dvě části - jedna je určena chodcům, druhá právě cyklistům (a samozřejmě i inline bruslařům).

Podle průzkumu agentury CzechTourism je délka cyklistických tras a stezek v Česku až 37 tisíc km. Stejně množství stezek je i v mnohonásobně větším Německu. Znamená to tedy, že Česká republika je cyklistickým státem. Z těchto 37 tisíc km jsou však pouhá 3% stezky určené jen pro cyklisty. Můžeme srovnat hustotu cyklostezek v roce 2002 a roce 2008. (Viz Obr. 4, 5) [18]



Obr. 4: Hustota cyklotras a cyklostezek v roce 2002



Obr. 5: Hustota cyklotras a cyklostezek v roce 2008

Zdroj obr. 4, 5: <[http://www.czechtourism.cz/files/TZ/cs/16\\_10\\_08\\_tz\\_cykloturistika.pdf](http://www.czechtourism.cz/files/TZ/cs/16_10_08_tz_cykloturistika.pdf)>

Jak je vidět z předešlých map (Obr. 4,5), cykloturistika v České republice prošla velkým vývojem. Od roku 2002 do roku 2008 přibýlo nejvíce cyklotras v Karlovarském, Libereckém, Pražském a Pardubickém kraji. Největší nárůst cyklotras právě v těchto regionech svědčí o tom, že trasy se rozvíjí také ve velkých městech. Toto rozšíření by mohlo vést ke zvýšení počtu dojíždějících lidí do práce či studentů do školy. Naopak nejméně cyklotras nalezneme v Ústeckém kraji a na Vysočině.

### 3.1 Systém cyklotras v ČR

Systém cyklotras má svoji logickou strukturu a je tedy stejný jako u silnic. Garantem cyklistického značení je na území České republiky Klub českých turistů (dále jen KČT).

Cyklotrasy jsou rozděleny do čtyř tříd. Na cyklotrasy I. třídy navazují cyklotrasy II. třídy, na cyklotrasy II. třídy navazují cyklotrasy III. třídy a na cyklotrasy III. třídy navazují cyklotrasy IV. třídy. [3]

- I. třída – jednomístné označení (čísla od 1 do 9)

Tyto cyklotrasy navazují na systémy cyklotras sousedních států. Takových tras je pět a měří celkově 645 kilometrů. Spojují Prahu s Brnem a zároveň navazují na dálkové trasy v Polsku, Německu a Rakousku.

- II. třída – dvoumístné označení

Cyklotrasy II. třídy měří okoli tří tisíc kilometrů. Spojují regiony Česka, Moravy a Slezska

- III. třída – třímístné označení
- IV. třída – čtyřmístné označení

Projekt I. – III.tř. sestavilo Centrum dopravního výzkumu v Brně v roce 1996. Zakázku zadalo Ministerstvo Dopravy ČR. Od té doby se ho KČT drží a nové trasy označuje čtyřmístnými evidenčními číslicemi. Jen výjimečně lze přidělit nové číslo dvou či třiciferné, např. pro Polabskou cyklotrasu – č.24, nebo Posázavskou cyklotrasu – č.19. [5]

### **3.2 Značení cyklotras v ČR**

Cyklistické trasy jsou v ČR značeny od roku 1997 turistickým značením, toto značení provádí Klub českých turistů. Rokem 2001 se začaly používat pro značení cyklotras speciální směrové dopravní značky. [5]

Značení cyklotras v České republice provádí SOMARO CZ, s.r.o. (dříve firma DoZnač). Je specialistou na dopravní značení a bezpečnosti dopravy.

Hlavním úkolem je budovat cyklotrasy v České republice. Somaro nabízí veškerý servis od projektů, přes vyznačení a dodávku mobiliáře až po údržbu. Dříve tato společnost zpracovávala projekty od jiných subjektů, ale měla s tím špatné zkušenosti, tudíž začala tvořit projekty sama levněji a kvalitněji. Tuto činnost v SOMARU provádí projektanti s bohatou zkušeností se zřizováním cyklotras. Jsou připraveni splnit v krátkých lhůtách veškerá přání týkající se výstavby cyklotras v regionech. Jen podle správného projektu je možné vyrobit značky. A díky tomu, že projekt vytváří odborníci, je logický a myslí na budoucí uživatele.

Výhodou společnosti oproti jiným projektantům je kromě zkušeností s cyklotrasami také to, že investor raději zadá zakázku jednomu dodavateli, který zvládne celou akci včetně výroby a realizace v terénu. Ceny jsou přitom nižší než kdyby zadal zakázku více dodavatelům.

K označení cyklotras se používá jak silničního značení (Viz Obr. 6), tak značení turistického (Viz Obr. 7). Silniční značení se provádí u tras vedoucích po místních komunikacích a značky jsou rozmístěny podobně jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní dopravní značky a to Návěst před křižovatkou, Směrová tabule a Směrová tabulka. Všechny značky mají žlutý podklad a symbol kola, číslo trasy a na směrových tabulích i vzdálenosti k dalším cílům na trase. Turistické značení narozdíl od silničního vede po horších cestách (lesních, polních) či terénem. Toto značení používá tzv. pásové značky, mající krajní pásy žluté a prostřední je modrý, červený, bílý nebo zelený a může být doplněn o šipku. Značení je podobné jako u pěších tras. Pásové značky jsou doplněny směrůvkami, v záhlaví je napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“. [17]



Obr. 6: Silniční značení



Obr. 7: Turistické značení

Zdroj obr. 6, 7: <<http://www.doznac.cz/>>

### 3.3 Dálkové cyklotrasy vedoucí přes Českou republiku

Beskydsko – karpatská magistrála: Břeclav – Hodonín – Vsetín – Český Těšín

(276 km)

Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko: Jablůnkov – Havířov – Bohumín (85 km)

Českomoravská trasa: Jeseník – Hlinsko – Jihlava – Telč – Třeboň – České Budějovice

(365 km)

Česko – rakouská příhraniční trasa: Horní Dvořiště – Nové Hradky – Nová Bystřice – Znojmo

– Břeclav

(270 km)

Greenway Praha – Vídeň: Praha – Tábor – Jindřichův Hradec – Znojmo – Valtice – Vídeň

(456 km)

Greenway Labe: Praha – Drážďany

(153 km)

Hradec Králové – Břeclav: Hradec Králové – Litomyšl – Hodonín – Břeclav

(281 km)

Jantarová stezka: Ostrava – Olomouc – Brno – Hevlín

(303 km)

Jesenicko – orlická magistrála: Jeseník – Králíky – Náchod

(130 km)

Jeseník – Znojmo: Jeseník – Litovel – Nové Město na Moravě – Třebíč – Znojmo

(320 km)

Jihlava – Český Těšín: Jihlava – Třebíč – Brno – Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Frýdek-Místek – Český Těšín

(349 km)

Jizersko – krkonošská magistrála: Náchod – Trutnov – Hrádek nad Nisou

(185 km)

Krajem pískovcových skal: Hrádek nad Nisou – Česká Kamenice – Děčín

(100 km)

Krušnohorská magistrála: Děčín – Cheb

(255 km)

Labská trasa: Špindlerův Mlýn – Hradec Králové – Pardubice – Kolín – Nymburk – Mělník – Litoměřice – Ústí nad Labem – Děčín

(294 km)

Magistrála Český les: Cheb – Tachov – Domažlice

(140 km)

Moravská stezka: Jeseník – Olomouc – Břeclav (293 km)

Posázavská trasa: Davle – Týnec nad Sázavou – Sázava – Zruč nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Lísek

(243 km)

Pražská trasa: Brno – Hlinsko – Kuná Hora – Praha

(250 km)

Slezská magistrála: Bohumín – Opava – Jeseník

(100 km)

Šumavská magistrála: Domažlice – Železná Ruda – Horní Dvořiště

(240 km) [9]

### 3.4 Velmi navštěvovaný cyklistický region Český ráj

Český ráj, ležící v severních Čechách na řece Jizeře, je velmi rozmanitým krajem. Je plný přírodních krás s bohatými historickými památkami, jako jsou hrady, zámky a lidová architektura. Proto již v 19. století hosté lázní Sedmihorek začali nazývat tuto část země Českým rájem.

Oblast Českého ráje můžeme vymezit třemi městy: Turnovem, Mnichovým Hradištěm a Jičínem.

Chráněná krajinná oblast Český ráj byla jako první CHKO v naší republice vyhlášena v roce 1955. Posláním je ochrana geomorfologických hodnot, zachování typického vzhledu krajiny a udržení celkové biologické rozmanitosti. Oblast je tvořena hlavně pískovci, které byly uloženy na okrajích tehdejšího moře v druhohorách. Dnešní podoba skalních útvarů je výsledkem dlouhotrvajícího působení sil z nitra Země a trvalé erozní činnosti. Skalní města a vrchy vulkanického původu z třetihor jsou základem jedinečnosti území. Symbolem kraje je již z daleka viděná zřícenina hradu Trosky.

Tato oblast je i rájem pro všechny druhy turistů. Jak pěší turisty, cyklisty, horolezce, ale na své si přijdou i milovníci koupání, létání či rybaření! Pokud ani tohle některým nestačí, čeká na ně celá řada adrenalinových sportů.

V létě jsou k dispozici linky turistických autobusů, které převáží i jízdní kola. I díky tomuto patří cykloturistika mezi nejoblíbenější aktivity návštěvníků Ráje. Dokladem toho jsou cyklisty zaplněné stezky v celém kraji. Díky přívētivé krajině (bez velkého stoupání a nebezpečných úseků) je tento region vhodný hlavně pro rodinnou cyklistiku. Musíme ale dbát velké opatrnosti a být ohleduplní k pěším turistům.

Cyklotrasy v Českém ráji jsou uzpůsobeny tak, aby návštěvníci mohli v průběhu trasy navštívit jak kulturní, tak přírodní památky. Pozor ale na to, že vše není na kole dostupné! Některé partie, především skalní města, jsou přístupná pouze pěším turistům. [15]

## 4 CYKLOTRASY V RAKOUSKU

Cykloturistika v Rakousku má již dlouholetou tradici. Alpy lákají nejen lyžaře a turisty, ale i cyklisty. Kromě méně náročných stezek, jako je např. Ennská cyklostezka, existují v Rakousku obtížné stezky pro cyklisty. Tento systém cyklostezek se nazývá Alpentour.

### 4.1 Základní informace o Alpentour

Když se řekne spojení „cyklostezky v zahraničí“, většinu lidí napadne jediná země a tou je Rakousko. I tedy v této práci bude řeč o Rakousku! Přesněji o Alpentour, o nejdelší souvisle značené cyklostezce pro horská kola na světě! Měří neuvěřitelných 1730 kilometrů a převýšení je též úctyhodné - celých 46000 metrů!

Alpentour se nachází ve druhé největší z 9 rakouských spolkových zemí, ve Štýrsku. Tato spolková země je rájem cyklistů a dobrodruhů, je nazývaná též „zeleným srdcem Rakouska“. Lesů je tu opravdu mnoho, neznamená to ale, že tu jsou jen samé lesy. Štýrsko se dá označit za zemi s nejrůznorodější přírodou v celém Rakousku. Na malém kousku země můžete obdivovat zasněžené štíty Alp (s nejvyšším vrcholem Hoher Dachstein – 2995 m), skalnaté kaňony řek, významná poutní místa, památky UNESCO, středověké hrady na sopečných vyvěřelinách, kraje vinic, statků a jablečných sadů. Právě tyto krajinné proměny dělají zemi tak atraktivní a výjimečnou.

Ve Štýrsku najdeme velké množství cyklostezek, jak rekreačních, vedoucích podél řek, přes trekingové až po samotnou Alpentour – nejdelší souvisle značený okruh pro horská kola.

Na tuto trasu se už ale nemůže vydat každý, jelikož délka a převýšení etap překračuje možnosti rekreačních cyklistů. Ale pro ty, jež jezdí rádi na horském kole, neexistuje lepší varianta pro cyklistické vyžití! Alpentour zajišťuje nejkrásnější přírodní pohledy a zážitky, které na nadšené turisty čekají.

#### Vznik Alpentour

Celý projekt byl veden týmem v čele s cyklistickým nadšencem Jürgenem Pailem. Probíhalo to nějak takto: Bikeři jezdili, kartografové zapisovali do map, úředníci schvalovali až jsme se dočkali otevření prvního úseku Alpentour v roce 1998. Ten vedl z městečka Ramsau, přes Mariazell až k Semeringu do Mürzzuschlagu. První úsek zahrnoval celkem pět

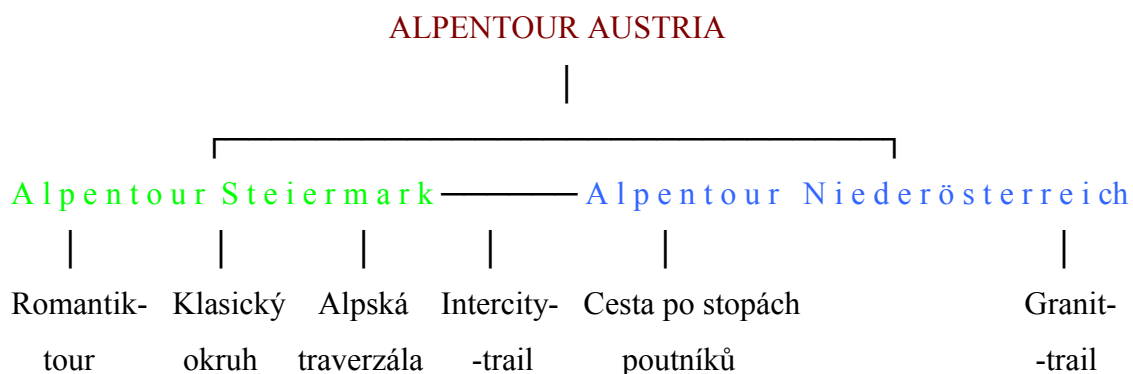


etap, které měřily 350 kilometrů a měly převýšení 8 800 metrů. Mnoho lidí si oblíbilo putování krásnou přírodou na horském kole podle směrových cedulí, a proto dalšímu rozvoji Alpentour nestálo nic v cestě. Přibýlo tedy devět dalších etap a uzavřel se tím okruh vedoucí kolem celého Štýrska. Vznikla tak Alpentour Steiermark. Bylo třeba vyplnit střed Štýrska plný spousty krásných terénů. Na světě se tedy objevily další dvě etapy nazvané Romantiktour a vedly z Fischbachu do Mariazellu. Dlouho netrvalo a Alpentour přerostla hranice Štýrska. Po území Dolního Rakouska kopíruje úpatí Alp a přes Vídeňský les dosahuje až k branám samotné metropole, Vídně. Hlavním podnětem pro poslední rozvoj Alpentour byla hustá síť stezek v členitém terénu Dolního Rakouska. V roce 2005 byly dva úseky Intercity Trail a Granittrail, rozdělené do sedmi etap. Alpentour Austria se opět rozrostla a v roce 2006 došlo k jejímu tematickému uspořádání na větší celky, které usnadňují rozplánování této náročné trasy na více vyjížděk.

Ale jaká je jedna z největších předností těchto etap? Můžeme cestovat nezávisle krajinou po šotolinových cestách, nehledat nic v mapě a plánovat kudy jet, aby to bylo zajímavé, protože sama Alpentour nám to poví! Zavede nás na všechna zajímavá místa! Tým, který Alpentour stvořil skutečně našel ty nejatraktivnější kouty Štýrska a části Dolního Rakouska, nešetřil s technickými jízdami, náročnými výjezdy i prudkými sjezdy. Jednotlivé etapy měří kolem 70 kilometrů a převýšení se pohybuje okolo 2000 metrů.

## 4.2 Schéma Alpentour

Na oficiálních prospektech je Alpentour dělena do šesti celků, z nichž se ale některé překrývají. [13]



Obr. 8: Schéma Alpentour

Zdroj: Vlastní vypracování, inspirace z příručky o Alpentour, viz seznam literatury [13]

### **Romatický okruh**

285 km, 7879 výškových metrů, 4 etapy

V tomto okruhu můžeme obdivovat z velké výšky údolí Mürztal, horské svahy masivu Hohe Veitsch či hluboké lesy. Velký okruh na severovýchodě Štýrska spojuje též Semmering s Mariazellem a jeho součástí je nejdelší úsek Alpentour Austria mezi Fischbachem a Aflenzem (101 km).

### **Klasický okruh**

362 km, 8108 výškových metrů, 5 etap

Tato „původní Alpentour“ byla jako první vyznačená trasa vzorem pro ostatní etapy Alpentour. Okruh začíná pod jižní stěnu Dachsteinu a dále vede okolo Grimmingu a kolem masivu Hochschwab směrem na východ a končí na Semmeringu.

### **Intercity Trail**

Intercity Trail je první trasa pro horská kola spojující dvě velká města Graz a Vídeň.

Tvůrci Alpentour se snažili, aby tato předlouhá stezka vedla krásnou přírodou a aby zároveň přinesla cyklistům hodnotné kulturní zážitky. Vrcholem této snahy je právě Intercity Trail! Etapy propojují hlavní město Vídeň a druhé největší město Graz. Tato trasa vede i přes tři UNESCO památky. Kromě historických center obou měst se v průběhu trasy projíždí podél historické železnice na Semmeringu.

Intercity Trail patří mezi nejnáročnější části Alpentour Austria. Počáteční úsek vedoucí na území Dolního Rakouska sice nepřekonává mnoho vysokých vrcholů, ale má velmi technicky náročný terén. Zbýlý úsek se odehrává v Alpách a na území Štýrska. Od Semmeringu se zadýcháme při náročných výjezdech, odměnou nám ale budou následné delší sjezdy. Především přejezd hor Stuhleck a Schöckl se řadí mezi vrcholné pasáže celé Alpentour Austria.

### **Cyklotrasa po stopách poutníků (Wallfahrtstour)**

Cílem poutníků přicházejících ze všech světových stran je poutní městečko Mariazell.

Cyklotrasa má dvě varianty. První vede z Vídně napříč Dolním Rakouskem a druhá z Grazu přes horské pastviny, kolem salaší a táhlými údolími severovýchodního Štýrska. Obě však mají svůj cíl v Mariazellu.

### **Žulová cyklostezka Waldviertel**

153 km, 3950 výškových metrů, 3 etapy

Krajina je typická žulovými útvary, hlubokými lesy a zaoblenými kopci a formovala se do dnešní podoby miliony let. V této přírodě je umístěna zahajovací trasa Alpentour Austria. Některé úseky vedou velmi osamělými oblastmi, cyklisté si tak užijí opravdové samoty. Žulová cyklostezka začíná na severu Rakouska, na hranici s Českou republikou, vede přes celý Waldviertel a končí u břehů Dunaje.

### **Okolo Dachsteinu**

3 varianty dle náročnosti – modrá (snadná), červená (střední), černá (náročná)

180 – 200 km, 4700 – 7900 výškových metrů, 3 etapy

Trasa protíná tři spolkové země – Horní Raousko, Salcbursko a Štýrsko a je velmi dobře značená. Na této trase se objede celý dachsteinský masiv. Cyklisté mohou zvolit jednu ze tří variant dle obtížnosti.

### **Horskými oblastmi Grazu**

171 km, 5004 výškových metrů, 3 etapy

Okruh je umístěn opět v okolí Grazu. Okružní trasa umožní cyklistům projet všechny atraktivy mezi Schöcklem a Teichalmem. Cyklistika v krásné přírodě a kulturní prožitky v Grazu – rakouském městě kultury – se vzájemně prolínají v názvu „bikeCULTure“, který se stal heslem celé oblasti kolem Grazu! [1]

## **4.3 Značení Alpentour**

Označení cyklostezek Alpentour je prováděno značkami s převážně žlutým podkladem. Tabule s odpovídajícími značkami jsou umístěny na všech hlavních stanovištích (Viz obr. 9), na každé křižovatce a odbočce (Viz obr. 10) a také na delších úsecích bez odboček a křižovatek. V horní části značky je napsáno, o jakou část Alpentour se jedná. Níže najdeme údaje o délce a převýšení trasy. Navíc Alpentour používá Tabule se zásadami správného chování (Viz Obr. 11)



Obr. 9: Tabule na hlavních stanovištích

Umístění: Na hlavních stanovištích podle mapy a brožury Alpentour Austria

Typ informace: Počet km a výškové metry do příštího cíle etapy. Na každém stanovišti jsou umístěny dvě tabule.



Obr. 10: Šipky doleva a doprava

Umístění: Na křižovatkách a odbočkách.

Typ informace: Trasa odbočuje.



Obr. 11: Tabule se zásadami správného chování

Typ informace: Doba otevření soukromých cest a 10 zásad pro šťastné a spokojené dny na horském kole ve Štýrsku. [1]

Zdroj obr. 9-11: <<http://www.alpy.cz/alpentour.html>>

## **5 CYKLOTURISTIKA NA JESENICKU**

Jesenicko není jen rájem lyžařů, ale skrývá v sobě i veliké možnosti k letnímu turistickému vyžití. A to nejen pěšímu, ale především cyklistickému. Díky své zajímavé poloze nabízí možnost horské cyklistiky, tak i silniční.

### **5.1 Jeseníky a cykloturistika**

Rozmanitost krajinných typů od ostrých vrcholů až po nížiny přináší i velké množství cyklotras. Na své si přijdou především milovníci přírodních terénů, ale i ti, kteří mají v oblíbě spíše nenáročné výlety určené pro celou rodinu.

Jesenickou oblastí prochází mnoho odlehlých, málo frekventovaných silnic lemovaných alejemi ovocných stromů. Trasy nás vodí po zajímavých místech Jeseníků.

S rostoucím počtem cyklistů se zlepšuje infrastruktura i péče o turisty. Na často navštěvovaných lokalitách nebo na rozcestích se stávají samozřejmostí odpočívadla, podél hlavních cest vznikají oddělené cyklostezky. Je však třeba podotknout, že těchto stezek by mělo být mnohem víc! U přírodních i kulturních památek lze kola „zaparkovat“ do stojanů. Zvyšuje se i počet informačních tabulí, které upozorňují na různé zajímavosti. Ani služby spojené s ubytováním a zábavou nezůstávají pozadu. V regionu se nachází mnoho penzionů, hotelů a ubytování v soukromí, můžeme zde narazit i na kempy a tábořiště. Informační centra v městech nám poradí, jak se zabavit, v případě špatného počasí. A pokud by cykloturisté měli nějaké závady na kole, jejich problémy vyřeší odborníci v cykloservisech. [11]

#### **5.1.1 Historie cyklistiky**

Cyklistika patřila na Jesenicku k silným sportům. V roce 1947 proběhl na tomto území první oficiální závod v cyklistice. Tento závod byl určen neregistrovaným závodníkům, tedy téměř všem místním sportovcům. Jel se na trase Jeseník - Zlaté Hory, což je vzdálenost kolem 20 kilometrů. Závodů nebylo v této době mnoho, konaly se přibližně dva závody ročně.

Průkopníky cyklistiky byli s největší pravděpodobností bratři Plucnarovi z tehdejšího Frývaldova (dnešního Jeseníku). Provozovali prodej a opravu jízdních kol na dnešním

náměstí Svobody. Oproti tomu byla ve Zlatých Horách továrna, která kola vyráběla. A právě spolupráce mezi těmito dvěma firmami přinesla organizované cyklistické akce. Pamětníci vypráví, že na přelomu 50. a 60. let bylo cyklistické hnutí velmi silné a fungoval zde i úspěšný oddíl sálové cyklistiky. Dnes už málo lidí ví, že kromě klasických silničářů se o sportovní vyžití starali i dráhaři, kteří sprintovali na škvarkovém oválu. Z těchto faktů vyplývá, že cyklistická budoucnost má opravdu na co navazovat... [6]

### 5.1.2 Vymezení oblasti

Jeseníky, souhrnné pojmenování pro hornatou oblast, se nacházejí na pomezí čtyř historických území – Slezska, Moravy, Čech a polského Kladska.

V popředí této oblasti stojí Hrubý Jeseník, druhé nejvyšší pohoří České republiky s nejvyššími vrcholy dosahující více jak 1400 m. K tomuto území se řadí i pohoří Kralický Sněžník, Rychlebské hory, Zlatohorská vrchovina, Žulovská pahorkatina, Hanušovická vrchovina a samozřejmě Nízký Jeseník. Z části do této oblasti zasahují Orlické hory (svou jižní částí) a pohoří ležící v Polsku – Góry Bialskie a Góry Złote. Nechybí zde ani nížiny (Vidnavská a Osoblažská), a proto je tento terén velmi pestrý a turisticky atraktivní. Hlavními středisky jesenické oblasti jsou města Šumperk, Jeseník, Zlaté Hory, Krnov a Bruntál. [16]

#### Geomorfologie:

Složitý geomorfologický vývoj začal v prvohorách, kdy se oblast vyzdvihla nad okolní terén. V klidnějších druhohorách bylo pohoří zarovnáno. Ve třetihorách došlo k opakovanému vyzdvižení zemské kory Hrubého Jeseníku díky alpinskému vrásnění. Vodní eroze pak vytvořila hluboká údolí a strže. Na změně reliéfu se podílel i kontinentální ledovec, který se zastavil na severním úpatí hor. V Žulovské pahorkatině jsou mnohé nízké kopce přemodelované ledovcem v tzv. oblíky. Nechybělo zde ani horské zalednění – po jeho činnosti nacházíme dodnes pozůstatky v podobě karů, rašelinišť či kamenných moří. Velký Kotel je místem s prokázaným horským zaledněním. [14]

#### HRUBÝ JESENÍK

Nejvyšším vrcholem Hrubého Jeseníku je Praděd 1492 m n.m. Pohoří je členěno na tři celky:

1. Nejvyšší je Pradědská hornatina se střední nadmořskou výškou 953 m n.m. a relativní členitostí až 800 m. Hlavní hřeben se táhne k jihu nejvyššími moravskými vrcholy. Od

Pradědu následují Petrovy kameny (1438 m), Vysoká Hole (1464 m), Kamzičník (1420 m), Velký Máj (1385 m), Břidličná hora až ke Skřítku (860 m).

Druhá část hřbetu pokračuje z Pradědu na západ přes Malý Děd (1355 m), Velký a Malý Jezerník k Červenohorskému sedlu (1013 m). Dalším masívem je hřbet Mravenečník (1343 m) – Velká Jezerná (1248 m). Zde je postavena přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně (1353 m).

2. Nižší hornanina – Keprnická – je tvořena příkrými svahy a osu tvoří hřbet táhnoucí se k západu od Červenohorského sedla přes Keprník (1423 m) a Šerák (1351 m) k sedlu Ramzová (759 m). Z Keprníku vybíhá vrch Vozka (1377 m).

3. Medvědská hornatina dosahuje podstatně nižších nadmořských výšek. Nejvyšším vrcholem je Medvědí vrch (1216 m). K této hornatině se také řadí Orlík (1204 m) a Žárový vrch (1094 m).

## NÍZKÝ JESENÍK

Pro Nízký Jeseník, pohoří sousedící na východě s Hrubým Jeseníkem, jsou typické ploché zaoblené hřbety a plošiny na rozvodích. Do této oblasti zasahuje Bruntálská vrchovina s nejvyšším vrcholem Pastviny (790 m) a Brantická vrchovina s Bedřichovou Horou (745 m). V období třetihor vznikla v Nízkém Jeseníku řada sopek, mezi nejznámější patří Uhlířský vrch a Venušina sopka.

## ZLATOHOŘSKÁ VRCHOVINA

Ne severním podhůří Hrubého Jeseníku se rozléhá Zlatohorská vrchovina, jejíž nejvyšším bodem je Příčný vrch (975 m). V jižní části se rozkládá pozoruhodná přírodovědecká lokalita na Moravě – NPR na Rejvíze s Velkým a Malým mechovým jezírkem. Dalším významným bodem je Biskupská kupa (888 m).

## KRALICKÝ SNĚŽNÍK

Do oblasti Jeseníků patří i pohoří Kralický Sněžník se stejnojmennou nejvyšší horou měřící 1423 m. Svou rozlohou sice malé pohoří, ale svou výškou třetí nejvyšší pohoří ČR. Západní hřbet s vrcholy Malý Sněžník, Klepý, Hled'sebe a Jelení vrch tvoří státní hranici. Známe je toto pohoří bezpochyb i proto, že zde pramení řeka Morava a proto, že řeky odtékají do tří moří – Baltského, Severního a Černého.



## RYCHLEBSKÉ HORY

Rychlebské hory leží na severovýchod od Kralického Sněžníku. Nejvyšším vrcholem je Smrk (1125 m) a toto pohoří ukončuje na východě Ramzovské sedlo.

## ORLICKÉ HORY

Kralický Sněžník sousedí na jihu s částí Orlických hor – Mladkovskou a Bukovohorskou hornatinou. Nejvyšším vrcholem je Suchý vrch (995 m) na severu a Buková Hora (958 m) na jihu. Hřbet rozděluje Červenovodské sedlo (814 m).

## ŽULOVSKÁ PAHORKATINA

Žulovská pahorkatina se rozkládá severně od Rychlebských hor. Charakteristickým znakem této pahorkatiny jsou tzv. ostrovní hory vyčnívající nad okolní terén. Nejvyšším bodem je Boří hora (525 m), mezi další vrcholy patří Borový vrch (487 m) či Kaní hora (476 m).

## VIDNAVSKÁ NÍŽINA

Tato nížina se nachází také severně od Rychlebských hor. Typické jsou pro tuto nížinu bludné balvany a hrance, které zde zanechal pevninský ledovec.

## OSOBLAŽSKÁ A POOPAVSKÁ NÍŽINA

Nížiny tvoří malé území okolo řeky Opavy. Byl zde také pevninský ledovec, tudíž nálezy bludných kamenů nejsou ničím zvláštním. [14]

### 5.1.2.1 CHKO Jeseníky

Velkou část Jeseníků pokrývají chráněné oblasti. Nejvýznamnější je samozřejmě Chráněná krajinná oblast (dále jen CHKO) Jeseníky, vyhlášená v roce 1969. Jejím posláním je kromě ochrany nejvýše položených částí hor, ochrana i podhůří s malými podhorskými vesničkami, kde žijí místní lidé v kontaktu s přírodou. CHKO Jeseníky je dokonce nejlesnatější chráněnou krajinnou oblastí v Česku.

CHKO Jeseníky zahrnuje Přírodní rezervaci (PR) Borek u Domašova, PR Filipovické louky, Národní přírodní rezervaci (NPR) Praděd, NPR Rejvíz, PR Sněžná kotlina, NPR Šerák – Keprník, PR Šumárník, PR Vysoký vodopád.

Kromě vyjmenovaných chráněných území jsou na Jesenicku ještě další:

Národní přírodní památka (NPP) Borový, Na Špičáku, Venušiny misky.

Přírodní rezervace (PR) Račí údolí, Vidnavské mokřiny.

Přírodní památka (PP) Píšťala, Skalka pod Kaní horou, Vodopády Stříbrného potoka. [10]

### **5.1.3 Stávající cyklotrasy**

#### 1. Přeshraniční cyklotrasa:

Na Jesenicku je již od roku 1996 vyznačena První přeshraniční cyklotrasa v rámci pohraničního styku. Začíná v Ladeku Zdróji a pokračuje přes Javorník, Bílý Potok, Ratnowice až do Otmuchowa (ten je od hranic asi 25km). Cílové místo je turisty vyhledávané díky umělému jezeru. [11]

#### Moravská stezka:

Moravská stezka je dálková cyklotrasa a vede z Jeseníků až na jižní Moravu. V naší oblasti vede přes Ostružnou – Lipovou-lázně – Jeseník – Českou Ves – Písečnou – Široký Brod do Mikulovic, za hranicemi pokračuje polskými cyklotrasami. Území kolem Olomouce je ideální i pro méně zdatnější cyklisty.

Evidenční číslo 51: Olomouc – Litovel – Mohelnice – Bludov – Hanušovice (84 km)

Evidenční číslo 53: Hanušovice – Jeseník – Písečná (43 km)

Evidenční číslo 54: Písečná – Mikulovice – hraniční přechod (10 km)

#### Českomoravská stezka:

Evidenční číslo 52: Hanušovice – Králíky – Klášterec nad Orlicí – Žamberk – Olešná – Střemošice – Hlinsko – Příbyslav – Jihlava – Telč – Slavonice – Třeboň – České Budějovice (300 km)

#### Příhraniční cyklotrasa:

Evidenční číslo 55: Úvalno – hraniční přechod – Krnov – Město Albrechtice – Heřmanovice – Jeseník (59 km)

### Jeseník – Znojmo:

Evidenční číslo 511: Litovel – Paseka – Sovinec – Jiříkov – Rýmařov (45 km)

### Slezská magistrála:

Mikulovice – Jeseník – Krnov – Opava – Šilhéřovice (140 km)

### Čarodějnická cyklotrasa:

Tato trasa je tematická naučná, neboť provede cyklistu po místech spojených s čarodějnickými procesy, které probíhaly na Jesenicku a Šumpersku v 17. století. Celková délka trasy je 138 km a je členěna na dvě části. První část je šumperská, měří 91 km a vede z Červenohorského sedla do Mohelnice. Druhou částí je část jesenická, která měří 47 km a vede taktéž z Červenohorského sedla, ale do Zlatých Hor.

Čarodějnickou stezku lze projet celou, avšak je to velmi náročné, protože trasa vede horskými cestami přes Hrubý Jeseník. Proto je lepší projet trasu částečně, nebo navštívit jen některá místa. [19]

## **5.2 SWOT analýza cyklistiky na Jesenicku**

Ke zjištění stavu dané problematiky se používá tzv. SWOT analýza, která určuje silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities – O) a hrozby (Threats). S pomocí SWOT analýzy je možné komplexně vyhodnotit určitý stav či projekt. Na základě výsledků bychom měli maximalizovat silné stránky a příležitosti a minimalizovat nedostatky a hrozby. I v případě Jesenicka jsme použili tuto analýzu.

Tab. 1: Swot analýza cyklistiky na Jesenicku

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dobré přírodní podmínky pro cykloturistiku</li><li>• Vyžití pro náročnější cyklisty</li><li>• Mnoho cykloservisů</li><li>• Velké množství lesních cest</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hůře dostupný kraj</li><li>• Nedostatek financí</li><li>• Mnoho tras vede po místních komunikacích</li><li>• Málo zahraničních hostů</li></ul>

<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Možnost zhuštění cyklotras</li> <li>• Využit turistických cest i jako cest cyklistických</li> <li>• Zvýšit počet tematických či naučných cyklostezek</li> <li>• Rozšířit cyklostezky za hranice ČR – do Polska</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jiné navštěvovanější regiony</li> <li>• Nevyužití nových tras</li> </ul>

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě SWOT analýzy bychom se měli zaměřit na přírodní krásy Jeseníků a na nevyužité lesní cesty. Také z této analýzy vyplynula velká příležitost a to rozšíření cyklotras za hranice České republiky a vytvoření méně náročnějších tras ideálních pro rodiny s dětmi.

### 5.3 Projekt Na stezkách bez hranic

„Na stezkách bez hranic“ je projekt, který má spojit české a polské cyklotrasy. Je založen na zpřístupnění 13 nových hraničních přechodů, kde budou informační tabule pro české i polské cyklisty.

#### 5.3.1 Partneři a financování projektu

Hlavním partnerem projektu je Sdružení měst a obcí Jesenicka (dále jen SMOJ), vedlejším partnerem je Jesenická rozvojová, plnící taktéž funkci iniciátora, zdroje myšlenky a realizátora. Partnerem na polské straně je Powiat Nysa. Nejdůležitějším z těchto tří partnerů je Jesenická rozvojová, jelikož projekt vymyslela a bude ho i realizovat. Jesenická rozvojová, obecně prospěšná společnost, je nestátní neziskovou organizací, která si dává za cíl rozvíjet Jesenicko. Zakladateli společnosti jsou Mikroregion Jesenicko, Sdružení měst a obcí Jesenicka, Agrární komora a několik dalších osob.

Společnost byla založena v srpnu roku 2006, činnost zahájila 1. května 2007. Posláním je poskytování obecně prospěšných služeb, poradenských služeb, zpracování a řízení projektů.

Jesenická rozvojová provádí i marketingové výzkumy, pořádá společenské, kulturní, sportovní a vzdělávací akce.

Projekt na stezkách bez hranic je financován z evropského operačního programu přeshraniční spolupráce a celkový rozpočet pro českou i polskou část je zhruba 6 miliónů korun. Pro českou stranu jsou celkové náklady 4,2 mil. Kč, dofinancování provede Sdružení města a obcí Jesenicka částkou 420 tisíc Kč.

A díky tomu, že jsme v Evropské unii a nejsou hraniční přechody, je to mnohem snazší. Dříve byly k dispozici tři přechody do Polska, v dnešní době jich je mnohem více a tento projekt chystá čtrnáct přechodů k severním sousedům! (viz obr.č....) [7]

### **5.3.2 Struktura projektu**

Projekt spočívá v tom, že na hranicích budou mít cyklisté možnost projíždět přes 13 nových přechodů. (Viz Příloha 7) Na vymezených přechodech se budou stavět kromě informačních tabulí a odpočívadel i stoly s přístřešky, ohniště či průlezky pro děti. Informační tabule na české straně budou obsahovat informace v češtině o zajímavostech v Polsku a naopak informační tabule na polské straně budou informovat v polštině o zajímavých bodech v České republice.

V příhraničních vesnicích budou informační centra a do projektu se mohou zapojit místní obyvatelé či dobrovolníci.

K jednotlivým přechodům se budou tisknout propagační materiály – brožurky, mapy, průvodce, apod.

K některým přechodům bude nutné provést doznačení cyklotras a napojit je tak na stávající české a polské cyklotrasy!

Nápad na provedení tohoto projektu je velmi dobrý, jelikož vychází z následujících poznatků:

Pohoří Hrubý Jeseník nabízí vyžití pro náročnější cyklisty, jelikož cyklotrasy mají velká převýšení – prudké výšlapy a prudké sjezdy.

Oblast Nízkého Jeseníku, Zlatohorské vrchoviny, Žulovské pahorkatiny a Rychlebských hor je vhodná pro rekreační cyklisty.

Na tuto středně náročnou oblast navazuje na našem území Vidnavská nížina, ale za hranicemi je to celá řada polských nížin, které by se daly „připojit“ k českým a vytvořil by se tak třetí celek, který by byl nenáročný a vhodný pro rodiny s dětmi! Jeseníky by tak mohly nabídnout cyklotrasy všech náročností!

## 6 Srovnání Alpentour, Českého ráje a Jesenicka

V kapitole byly shromážděny klady a zápory Alpentour, Českého ráje a Jesenicka. Tyto tři oblasti byly vybrány proto, že jsme chtěli srovnat dobře promyšlený cyklistický region v zahraničí a v České republice. Těmito regiony jsou Alpentour a Český ráj. Do této analýzy jsme zařadili Jesenicko, aby bylo jasné, co tato oblast postrádá, ale i co nabízí navíc.

### ALPENTOUR

Tab. 2: Pozitiva a negativa Alpentour

Pozitiva	Negativa
<ul style="list-style-type: none"><li>• Výborné značení</li><li>• Mapy zdarma v infocentrech</li><li>• Aktualizované mapy</li><li>• Rozdělení obtížnosti tras – nejjednodušší vedou kolem řek, těžší se z údolí řek zvedají výše a vracejí k řekám (nahorů, dolů), obtížné trasy vedou na hřebeny hor</li><li>• Cesty vedou úplně mimo hlavní komunikace (podjezdy) - v nejkrajnějším případě vedou kolem cest po pruhu cesty vyhrazeného pro cyklisty</li><li>• Jednotlivé etapy na sebe navazují</li><li>• Tematické rozlišení tras</li><li>• Mnoho zahraničních cyklistů</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Není to pro rodiny s dětmi</li><li>• Většina tras je pro horská kola, ne pro trekingová, či silniční</li></ul>

## ČESKÝ RÁJ

Tab. 3: Pozitiva a negativa Českého ráje

<b>Pozitiva</b>	<b>Negativa</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hustá síť cyklotras</li> <li>• Dobré pro rodiny s dětmi (nepříliš náročné)</li> <li>• Zajímavosti na trase (zámky, ...)</li> <li>• Mnoho českých cyklistů</li> <li>• Technická pomoc cyklistům – nová služba pro cyklisty</li> <li>• Jiné vyžití (horolezení, pěší turistika, apod.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek náročnějších tras</li> <li>• Málo cizinců</li> </ul>

## JESENICKO

Tab. 4: Pozitiva a negativa Jesenicka

<b>Pozitiva</b>	<b>Negativa</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vyžití především pro náročné turisty (velká převýšení)</li> <li>• Krásná krajina – ve vyšších polohách pěkné výhledy</li> <li>• Mnoho lesních cest</li> <li>• Mtb závody</li> <li>• Jiné vyžití (motokáry, letní bobová dráha, koupaliště, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Úzká údolí – cyklotrasy nejdou vést kolem cest či řek</li> <li>• Málo zahraničních cyklistů</li> <li>• Mnoho tras vede po hlavních komunikacích</li> <li>• Chybí jednodušší trasy pro rodiny s dětmi</li> </ul>

Zdroj Tab. 1-3: Vlastní zpracování na základě zjištěných informací o těchto oblastech

Tyto tři mini analýzy bychom vyhodnotili následovně:

Alpentour je velmi dobře promyšlený systém cyklostezek, ale je určen převážně pro zdatné cyklisty. Naopak Český ráj je doslova rájem pro pohodové cyklisty, kterým nejde o výkon. Chtějí se projet po krásách tohoto kraje a k tomu je můžou bez problému doprovázet



děti. Jesenicko je oblastí, ve které jsou jak náročné trasy a v podúří i trasy méně náročnější. A díky projektu Na stezkách bez hranic a nově navrženým cyklostezkám za hranice České republiky do Polska tak získáme oblast, která je velmi nenáročná. Doplní se tak obtížnost, která v Jeseníkách doposud chyběla.

## 7 NÁVRH CYKLOTRAS V RÁMCI PROJEKTU NA STEZKÁCH BEZ HRANIC

Navrhli jsme tři okružové trasy, které využívají projektu Na stezkách bez hranic. Všechny navržené trasy prochází novými hraničními přechody a vždy vedou přes jeden přechod tam a přes jiný zpět. První trasa se jmenuje Na kole k polským jezerům, druhá trasa nás zavede Ze zámku na hrad a poslední trasou je Zlatohorská okružová. Tyto trasy jsou nejsou obtížné, nepřekročí vzdálenost

### 7.1 Na kole k polským jezerům

Cyklotrasa Na kole k polským jezerům je nenáročná, vhodná pro silniční kolo a pro rodiny s dětmi. Vzdálenost nepřekročí 30 km.

*Vidnava → Kałków → Broniszowice → Sliwice → Otmuchów → Sliwice → Meszno → Piotrowice Nyskie → Jasienica Górna → Horní Heřmanice → Vidnava*

Tab. 5: Vzdálenosti mezi jednotlivými místy na trase Na kole k polským jezerům

Odkud	Přes	Kam	Vzdálenost	Číslo trasy
Vidnava		Kałków	4 km	neznačená
Kałków	Broniszowice	Sliwice	4,5 km	R9
Sliwice		Otmuchów	2,5 km	R9
Otmuchów	Sliwice	Meszno	6 km	R9
Meszno	Krakówkowice	Piotrowice Nyskie	3 km	40
Piotrowice Nyskie	Jasienica Górna	Horní Heřmanice	3 km	neznačená
Horní Heřmanice		Vidnava	5,5 km	6041

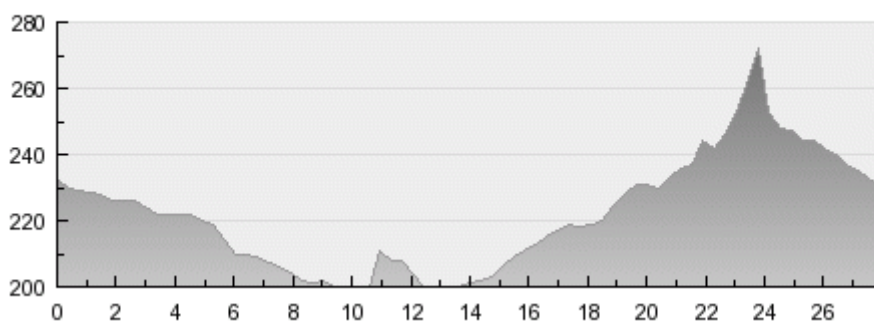
Zdroj: Vlastní vypracování podle <<http://www.cykloserver.cz/>>

Trasa začíná ve Vidnavě na náměstí a vede do Kałkova. Pro lepší orientaci při výjezdu z vidnavského náměstí musíte mít za zády lékárnu a po levé ruce kostel. Pak už můžete vyjet! Za pár minut jste na křižovatce, na které se vydáte doprava a užíváte si širokou opravenou

cestu až do Kałkówa. Dejte si pozor, někteří řidiči mohou jet poněkud rychleji! Z Kałkówa už vede polská cyklostezka do Broniszowice, dále do Sliwice a Otmuchówa.

V Otmuchówě už je na každém z cyklistů, zda se vydá k jezeru Otmuchowskému či Nyskému. Vzdálenosti ujeté kolem jezer nejsou započítány do celkové vzdálenosti trasy, jelikož každý si jezera objede dle svého zájmu. Je třeba podotknout, že jezero nelze na kole obkroužit po celém jeho obvodu...je vhodné někde ustájit kolo a vydat se na pěší procházku.

Cesta zpět vede opět přes Sliwice, ale zde se odděluje a pokračuje přes Meszno do vesnice Piotrowice Nyskie. Odsud je třeba doznačit cyklotrasu do Jasienici Górne a do Horních Heřmanovic. Jedná se o cestu III.třídy, tudíž je na této komunikaci velmi řídký provoz! Z Horních Heřmanovic se cesta napojuje na českou cyklotrasu a cílovým bodem je opět Vidnava.



Graf 1: Výškový profil trasy K polským jezerům

Zdroj: <<http://www.cykloserver.cz/>>

## 7.2 Ze zámku na hrad

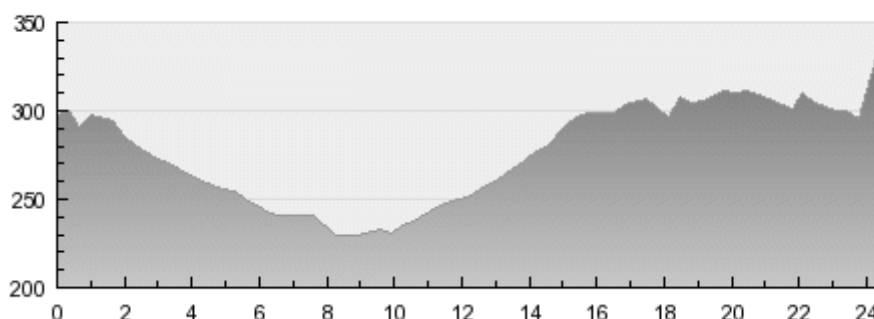
Tato trasy by se dala označit za tematickou, jelikož objíždí kulturní památky. Začíná v Javorníku na zámku a cílem je hrad v Paczkówě. Celková délka trasy je 25 km.

*Javorník – Paczków – Kamenica – Bílá Voda – Javorník*

Tab. 6: Vzdálenosti mezi jednotlivými místy na trase Ze zámku na hrad

Odkud	Přes	Kam	Vzdálenost	Číslo trasy
Javorník	Bílý potok	Bílý potok, CZxPL	4 km	6043
Bílý Potok, CZxPL		Paczków	5 km	40
Paczków		Kamienica	4 km	neznačená
Kamienica		Bílá Voda	2,5 km	neznačená
Bílá Voda	Horní Hoštice	Bílý Potok	6,5 km	6041
Bílý Potok		Javorník	2,5 km	6043

Trasa začíná v Javorníku, kde určitě nezapomeňte navštívit zámek Jánský vrch. Z Javorníku vyjždíte směrem na hraniční přechod Bílý potok, odkud pokračujete do Packówa. Paczków, který je vzdálen 9 km od Javorníku, určitě stojí za vidění! Zde si prohlédnete pěkně spravené centrum a samozřejmě hrad. Z Packówa se vydejte do Kamienice. Tato vesnice měří asi 4 km a dojedeme s ní téměř k českým hranicím do Bílé Vody. V Bílé Vodě se na chvíli zastavte a podívejte se na léčebnu, sídlící v bývalém zámku. V zámeckém parku, který je velmi hezky upravený, se můžete občerstvit. Nyní už se napojíte na českou cyklotrasu č.6041 a jedete přes Kameničku a Horní Hoštice do Bílého Potoka a po trase č.6043 až do Javorníku!



Graf 2.: Výškový profil cyklotrasy Ze zámku na zříceninu

Zdroj: <<http://www.cykloserver.cz/>>

### 7.3 Zlatohorská okružová

*Zlaté Hory – Konradów – Glucholazy – Vysutá – Kolnovice – Mikulovice – Zlaté Hory*

Tab. 7: Vzdálenosti mezi jednotlivými místy na trase Zlatohorská okružová

Odkud	Kam	Vzdálenost	Číslo trasy
Zlaté Hory	Zlaté Hory, CZxPL	2,5 km	6072
Zlaté Hory, CZxPL	Glucholazy	3,5 km	411
Glucholazy	Kolnovice, CZxPL	5 km	R9
Kolnovice, CZxPL	Mikulovice	4 km	navazuje na 6041
Mikulovice	Ondřejovice	5,5 km	neznačená
Ondřejovice	Zlaté Hory	4 km	navazuje na 6071

Startovní místo cykloturistické trasy Zlatohorská okružová se nachází na náměstí u radnice ve Zlatých Horách. Při výjezdu ze Zlatých Hor musíte mít po levé ruce radnici po ruce pravé kostel. Trasa míří k polským hranicím směr Glucholazy. Asi 2 kilometry za Zlatými Horami po pravé straně uvidíte Zlatohorský rybník. Pokračujte dále, až dojedete na hranice. Po přjetí hranic odbočte doleva, směr Konradów. Dalším místem na trase jsou Glucholazy. V Glucholazích doporučujeme udělat pauzu, nejlépe na náměstí, jelikož díky silnému katolicismu v Polsku je zde krásný kostel.

Z Glucholaz jedte po hlavní silnici směrem na Mikulovice a po 1,5 km odbočte na Gieralcice. Po 2 km dojedete ke státní hranici a kilometr ji budete kopírovat, až odbočíte do Vysutě a Kolnovic. Tato vesnice je spíše rekreační oblastí, tudíž budete projíždět po prašné cestě kolem zahrádek a chalup. Po 2,5 km se napojíte na cyklotrasu č.6041 a dojedete do Mikulovic. Na semaforech projedete rovně a za mostem na křižovatce budete pokračovat doleva, přejedete železniční přejezd a pojedete do Ondřejovic a následně do Zlatých Hor vzdálených z Mikulovic 9 km. Těsně před Zlatými Horami si nenechte ujít Zlatorudné mlýny a zajděte na prohlídku bývalého rýžoviště zlata!



Graf 3: Výškový profil cyklotrasy Zlatohorská okružová

Zdroj 3: <<http://www.cykloserver.cz/>>.

Ke všem třem cyklotrasám byl zpracován návrh letáku pro cyklisty. Největší jeho část vyplňuje mapa s naznačenou trasou výletu. Vedle ní je výškový profil trasy, stručné informace k zajímavým místům na trase, délka, obtížnost a převýšení trasy.  
(Viz Přílohy 3 - 5)

Letáky, navrhnuté jako doplnění a shrnutí informací o vytvořených cyklostezkách, byly tvořeny za pomoci grafických nástrojů InkScape a GIMP. Oba jsou to opensource projekty šířené s licencí GNU/GPL, mohou být tedy využívány a šířeny legálně a zcela bezplatně.

Nástroj GIMP byl použit při operacích s bitmapami a fotografiemi, k jejich úpravám a optimalizacím pro použití na letáku. Naproti tomu nástroj InkScape byl využit k sazbě textů a tvorbě samotné grafické podoby letáku.

Ke znázornění map byly využity mapové podklady webového serveru mapy.cz a to jejich turistická varianta. Použité fotografie byly staženy z otevřených fotobank a jejich použitím tedy nejsou porušována žádná autorská práva.

## 8 ZÁVĚR

Hlavním cílem bylo provést návrh na zlepšení cykloturistiky na Jesenicku. Návrh spočíval v tvorbě nových cyklotras v rámci projektu Na stezkách bez hranic. Byly navrženy tři cyklotrasy v česko – polské oblasti. Všechny tři trasy jsou okružové a nenáročné, tudíž jsou vhodné pro rodiny s dětmi. Navíc se k těmto trasám zpracoval návrh brožur, které obsahují mapu se znázorněnou cyklotrasou, délku a obtížnost trasy, výškový profil a místa, kterými se projíždí.

Jedním z dílčích úkolů bylo shrnout teoretické informace o cykloturistice. Tyto informace byly sepsány. Z této části jsme se dozvěděli, kdy bylo vynalezeno jízdní kolo, zajímavosti z historie cykloturistiky a také základní pojmy užívané v cyklistické dopravě.

Zhodnocení cykloturistiky v České republice bylo provedeno na základě dvou map, které ukazují, jak se rozšířily cyklotrasy během šesti let. Taktéž se v tomto úkolu zodpověděla problematika systému a značení cyklotras. Hlavní úlohu v systému cyklotras hraje Klub českých turistů, ve značení cyklotras je to firma SOMARO CZ, vyrábějící značky a ostatní příslušenství.

Rozbor Alpentour. Byly zjištěny údaje o tom, jak Alpentour vznikla – kdo byl hlavním iniciátorem této světové cyklostezky. Dále jsme si díky schématu ujasnili části Alpentour a jednotlivé etapy těchto částí. Stejně jako zhodnocení cykloturistiky v České republice byly přiloženy obrázky se značením Alpentour.

Prozkoumat cykloturistiku v Jesenickém regionu se zdálo býti nejjednodušším úkolem, vzhledem k tomu, že odsud pocházím, ale nebylo tomu tak. Stručná historie cyklistiky na Jesenicku se podařila zpracovat až z jednoho čísla Jesenického týdeníku. Také shromáždění informací zabralo mnoho času stejně tak jako schůzky v Jesenické rozvojové ohledně projektu.

Posledním dílčím úkolem bylo srovnat cykloturistiku v Českém ráji, v Alpentour a na Jesenicku. Vybrány byly právě tyto tři oblasti, jelikož Alpentour hraje prim v rakouské cykloturistice, Český ráj plní roli velmi navštěvovaného cyklistického regionu a Jesenicko je

hlavním tématem bakalářské práce a jde o to, srovnat ho se jmenovanými oblastmi a zjistit, co by se zde mělo vylepšit. K tomuto úkolu bylo nutné najít nejdůležitější pozitiva a negativa jednotlivých oblastí a myslíme si, že se to povedlo.



## 9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] *Alpy* [online]. c1994 [cit. 2009-04-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.alpy.cz/alpentour.html>>.
- [2] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Cyklistická doprava* [online]. Enviwiki, ; [cit. 2009-02-16]. Dostupný z WWW: <[http://www.enviwiki.cz/wiki/Cyklistická\\_doprava](http://www.enviwiki.cz/wiki/Cyklistická_doprava)>.
- [3] *Cyklistika pro všechny Krnov* [online]. 2002 [cit. 2009-04-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/CYKLOINFORMACE.htm>>.
- [4] *Cykloserver* [online]. c2007 [cit. 2009-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.cykloserver.cz/>>.
- [5] *Cykloturistický kroužek Kutná Hora* [online]. [cit. 2009-04-29]. Dostupný z WWW: <[http://kola.fitis.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=118&Itemid=55](http://kola.fitis.net/index.php?option=com_content&task=view&id=118&Itemid=55)>.
- [6] CHOVANEC, M. *Námět zadarmo*. Jesenický týdeník, 2008, ročník 18, číslo 16, kategorie zpravodajství.
- [7] *Jesenická rozvojová* [online]. c2007 [cit. 2009-05-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.jesenicko.eu/cs/jesenicka-rozvojova-o.p.s./index.php>>.
- [8] *Objevy a vynálezy* [online]. [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.quido.cz/objevy/kolo.htm>>.
- [9] Oficiální web ČR [online]. [cit. 2009-04-27]. Dostupný z WWW: <<http://czech.titio.cz/cz/turistika-sport/aktivni-dovolena/turistika/cykloturistika/long-distance-cycling-routes?i=>>>.
- [10] Ochrana přírody a krajiny ČR. *CHKO Jeseníky*. [online]. [cit. 2009-04-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.jeseniky.ochranaprirody.cz/>>.
- [11] OKÚ JESENÍK. *Jesenicko*. Zlín : SHOCart, 1999. ISBN 80-7224-150-8.
- [12] ONDRÁČEK, Jan, HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika* [online]. 2006 [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <<http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01.html#d0e2283>>.
- [13] POLMAN, D. *Alpentour & Štýrsko*. Praha : Vydavatelství horské literatury ALPY, 2007. ISBN 80-85613-63-8.
- [14] RŮŽIČKA, M. *Jeseníky*. Praha : freytag&berndt, 2007. ISBN 978-80-7316-251-1.
- [15] Sdružení Český ráj [online]. 1992 [cit. 2009-04-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.cesky-raj.info/>>.

- [16] SEDLÁČKOVÁ, M. a kol. *Jeseníky vítají cykloturisty a turisty*. Šumperk : JENA, 2003. ISBN 80-86209-52-0.
- [17] *SOMARO CZ* [online]. c1999-2009 [cit. 2009-05-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.doznac.cz/>>.
- [18] ŠINDELÁŘOVÁ, Lenka. *Czechtourism* [online]. 16.10.08 [cit. 2009-04-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.czechtourism.cz/files/TZ/cs/16\\_10\\_08\\_tz\\_cykloturistika.pdf](http://www.czechtourism.cz/files/TZ/cs/16_10_08_tz_cykloturistika.pdf)>.
- [19] Štětina, Marian. *Historie v Čechách* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.sportovni.net/cyklist/historie/>>.
- [20] Turistický portál Jeseníky [online]. [cit. 2009-04-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.ok-tourism.cz/jeseniky/aktivita/1944/>>.
- [21] VRBA, Ivan. *Historie cyklistiky. Bikros* [online]. 21.4.2006 [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <[http://bikros.cz/Bikros\\_cj/view.php?cisloclanku=2006042101](http://bikros.cz/Bikros_cj/view.php?cisloclanku=2006042101)>.

## **10 SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Historická jízdní kola

Příloha 2: Mapa hraničních přechodů v rámci projektu na stezkách bez hranic

Příloha 3: Návrh cyklotrasy Na kole k polským jezerům

Příloha 4: Návrh cyklotrasy Ze zámku na hrad

Příloha 5: Návrh cyklotrasy Zlatohorská okružová

## Příloha 1: Historická kola



Drezína z počátku 19. století



Michauxův velocipéd



Vysoké kolo



Tříkolka



Klokan se dvěma řetězovými převody



Nízké kolo

Zdroj Přílohy 1: <<http://www.quido.cz/objevy/kolo.htm>>.

## Příloha 2: Mapa hraničních přechodů v rámci projektu Na stezkách bez hranic





## Příloha 3: Návrh cyklotrasy Na kole k polským jezerům



Zdroj: Vlastní zpracování ve spolupráci s grafikem

## Příloha 4: Návrh cyklotrasy Ze zámku na hrad



Zdroj: Vlastní vypracování ve spolupráci s grafikem



## Příloha 5: Návrh cyklotrasy Zlatohorská okružová



Zdroj: Vlastní zpracování ve spolupráci s grafikem